**Deutscher Bundestag** **Drucksache 18/7836**
**18. Wahlperiode** 09.03.2016

# Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Andrej Hunko, Christine Buchholz, Annette Groth, Inge Höger, Ulla Jelpke, Niema Movassat, Dr. Alexander S. Neu, Martina Renner und der Fraktion DIE LINKE.**

## Vorbereitung neuer Testflüge mit der Spionagedrohne „Euro Hawk"

Nach Medienberichten arbeitet der US-Rüstungskonzern Northrop Grumman Corporation an der Vorbereitung neuer Flüge mit der Bundeswehr-Drohne „Euro Hawk" (Flightglobal vom 26. Februar 2016). Eine entsprechende Beauftragung des Rüstungskonzerns Airbus Defence and Space durch das Bundesministerium der Verteidigung sei demnach erfolgt, der Konzern habe bereits eine entsprechende „Crew" nach Manching geschickt. Ziel ist die Durchführung weiterer Tests mit dem Spionagesystem ISIS (Integriertes SIGINT System). Mit dem von Airbus Defence and Space gebauten SIGINT-Modul (Signals Intelligence) kann die Bundeswehr jede funkgebundene Kommunikation abhören (Bundestagsdrucksache 18/340). Das Gerät kann außerdem elektromagnetische Strahlung auffangen. Bereits letztes Jahr hatte das Verteidigungsministerium mit „Maßnahmen zur Wiederinbetriebnahme" des Prototypen „Euro Hawk Full Scale Demonstrator" (im Folgenden: FSD-Prototyp) begonnen (Bundestagsdrucksache 18/5538). Den Auftrag erhielt die EuroHawk GmbH, ein Konsortium von Northrop Grumman Corporation und Airbus Group. Die Schritte sollen in drei Stufen erfolgen. Zunächst wurde der „aktuelle luftfahrzeugtechnische Zustand" untersucht und bewertet. Laut dem Verteidigungsministerium befinde sich die Drohne „in einem guten Zustand". Ursprünglich sollte die „Euro Hawk" im Sommer diesen Jahres wieder fliegen, vor einigen Wochen hatte das Verteidigungsministerium den Testflugbetrieb „je nach Wetterverhältnissen" auf das erste Quartal 2017 verschoben (Bundestagsdrucksache 18/6978). Die beiden Rüstungskonzerne hatten dem Verteidigungsministerium zuvor ein Angebot zur vertraglichen Umsetzung der „Stufe 2" vorgelegt. Das Paket enthält Maßnahmen zur „Wiederinbetriebnahme" des Prototypen, darunter die vorläufige Verkehrszulassung (VVZ). Vorher müssen aber „mehr als 30 Einzelmaßnahmen und Prüfpunkte" identifiziert und abgearbeitet werden (Bundestagsdrucksache 18/6978). Erst dann will das Luftfahrtamt der Bundeswehr die Wiederaufnahme von Testflügen erlauben. Zunächst muss die EuroHawk GmbH als luftfahrttechnischer Betrieb lizensiert werden. Anschließend sollen die beiden Rüstungskonzerne Änderungen an Soft- und Hardware vornehmen sowie Risiko- und Gefährdungsanalysen erstellen. Northrop Grumman Corporation und Airbus Group haben dafür 32,7 Mio. Euro veranschlagt (Plenarprotokoll 18/114). Nach bisherigen Auskünften der Bundesregierung fehlte aber die „amtsseitige Prüfung und Bewertung des Angebotes". In „Stufe 3" sollen Testflüge dann für zunächst 12 Monate durchgeführt werden. Das Bundesverteidigungsministerium will diese jedoch für weitere 24 Monate verlängern. Die Kosten der „Stufe 3" schätzt das Bundesministerium auf weitere 160 Mio. Euro.

Wie die Gelder für die neuen Testflüge bezahlt werden, ist unklar. Das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr lag bereits wegen alter Rechnungen mit Airbus Group und Northrop Grumman Corporation im Streit (Bundestagsdrucksachen 18/5538 und 18/6978). Seit Jahren wird verhandelt, welche Aufgaben aus dem früheren Vertragsverhältnis für die „Euro Hawk“ noch übernommen werden müssen. Womöglich werden die jetzigen Aufträge teilweise mit den früheren Forderungen verrechnet werden. Eine Einigung darüber war bereits für den März 2015 vorgesehen, dann aber mehrmals verschoben worden. Den Abschluss des Vertrages hatte das Bundesverteidigungsministerium zuletzt für das erste Quartal 2016 angekündigt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Details kann die Bundesregierung zur Vorbereitung neuer Flüge mit dem Prototypen „Euro Hawk Full Scale Demonstrator“ (im Folgenden: FSD-Prototyp) der Bundeswehr mitteilen (Flightglobal vom 26. Februar 2016)?
2. Welchen Inhalt hatte das Angebot zur vertraglichen Umsetzung der „Stufe 2“ der beiden Rüstungskonzerne Northrop Grumman Corporation und Airbus Group zur „Wiederinbetriebnahme“ des FSD-Prototypen vom Sommer 2015?
3. Inwiefern und mit welchem Ergebnis wurde die „amtsseitige Prüfung und Bewertung des Angebotes“ abgeschlossen?
4. Welche Maßnahmen fehlten aus Sicht der Bundesregierung, und welche wurden schließlich hineinverhandelt?
5. Worin bestehen die „mehr als 30 Einzelmaßnahmen und Prüfpunkte“, die laut der Bundesregierung identifiziert wurden und abgearbeitet werden müssen (Bundestagsdrucksache 18/6978)?
6. Welche Änderungen an Soft- und Hardware sollen an welchen Modulen vorgenommen werden?
7. Inwiefern haben die beiden Rüstungskonzerne Northrop Grumman Corporation und Airbus Group bzw. deren EuroHawk GmbH nach Kenntnis der Bundesregierung mittlerweile die Lizensierung als luftfahrttechnischer Betrieb beantragt?
8. Auf welche Weise ist das Luftfahrtamt der Bundeswehr bereits mit der Beantragung einer vorläufigen Verkehrszulassung (VVZ) für die Wiederaufnahme von Testflügen des FSD-Prototypen befasst?
9. Welche der beiden Rüstungskonzerne Northrop Grumman Corporation und Airbus Group bzw. deren Subunternehmer haben bereits eine entsprechende „Crew“ nach Manching geschickt, und welche konkreten „Maßnahmen zur Wiederinbetriebnahme“ des FSD-Prototypen übernehmen diese dort?
10. Inwiefern kann die Bundesregierung ihre Aussage zum Zeitpunkt des Testflugbetriebes „je nach Wetterverhältnissen“ im ersten Quartal 2017 zeitlich konkretisieren (Bundestagsdrucksache 18/6978)?
11. Welche Kosten entstehen für die nun vorgenommenen Arbeiten zur „Wiederinbetriebnahme“ des FSD-Prototypen, und wie werden diese übernommen (Plenarprotokoll 18/114)?
12. Inwiefern liegt mittlerweile eine konkrete Kostenschätzung für die vorab auf 36 Monate verlängerten Testflüge in „Stufe 3“ vor, die das Bundesministerium der Verteidigung auf weitere 160 Mio. Euro bezifferte?

13. Inwiefern ist die, wie von der Bundesregierung für „Ende März 2015“ und schließlich für das „erste Quartal 2016“ erwartete „Einigung zur Beendigung des bisher bestehenden Vertragsverhältnisses“ (also des ehemaligen Entwicklungsvertrages) mit den Auftragnehmern des FSD-Prototyp (Bundestagsdrucksachen 18/2729, 18/5538 und 18/6978) inzwischen erzielt worden, bzw. wann soll diese erzielt werden?
14. Worin genau besteht diese Einigung, und welche Leistungen müssen hierfür erbracht werden?
15. Sofern eine endgültige Einigung zur Vertragsbeendigung noch nicht erfolgte, welche Gründe kann die Bundesregierung hierfür mitteilen?
16. Welchen Inhalt hat die Einigung der Bundesregierung mit den beiden Rüstungskonzernen Northrop Grumman Corporation und Airbus Group bzw. deren EuroHawk GmbH hinsichtlich der beiden Contractor Logistics Support (CLS)-Verträge?
17. Welche neuen Verträge wurden nach der Einigung zum ehemaligen Entwicklungsvertrag sowie den beiden Contractor Logistics Support (CLS)-Verträgen geschlossen, und welchen Inhalt haben diese?
18. Inwiefern wurden die alten finanziellen Forderungen zur Einigung zum ehemaligen Entwicklungsvertrag sowie den beiden Contractor Logistics Support (CLS)-Verträgen mit der Beauftragung der „Stufe 2“ zur Wiederinbetriebnahme des FSD-Prototypen verrechnet?
19. Über welche (auch rudimentären) Systeme zum Erkennen und Ausweichen anderer Luftfahrzeuge verfügt der FSD-Prototypen, und inwiefern sollen auch hierzu flugbetriebliche Tests oder Simulationen durchgeführt werden?
20. Was ist der Bundesregierung darüber bekannt, inwiefern der FSD-Prototyp in seiner jetzigen Version mit einem Wetterradar oder einem Enteisungssystem nachgerüstet werden könnte?
21. Welche weiteren Eigenschaften außer einem System zum Erkennen und Ausweichen anderer Luftfahrzeuge, einem Wetterradar und einem Enteisungssystem sind aus Sicht der Bundesregierung erforderlich, um eine endgültige Verkehrszulassung für eine Drohne der HALE-Klasse zu erreichen?
22. Inwiefern wäre es möglich, die Drohnen der HALE-Klasse zusätzlich mit einem zum Europäischen Datenrelaissystem (EDRS) kompatiblen Laser Communication Terminal (LCT) sowie entsprechender Steuerelektronik auszustatten bzw. welche Anpassungen müssten hierfür vorgenommen werden (Bundestagsdrucksache 18/7491)?
23. Wann bzw. nach welcher Maßgabe soll die Auswahlentscheidung erfolgen, inwiefern die Bundeswehr ihre Auswahlentscheidung für das bei der „signalerfassenden, luftgestützten weiträumigen Überwachung und Aufklärung“ (SLWÜA) einzusetzende Missionssystem trifft?
24. Welche weiteren Trägerplattformen für das Spionagesystem ISIS werden derzeit geprüft, wer ist an entsprechenden Untersuchungen oder Studien beteiligt, und wann liegen diese vor?
25. Was kann die Bundesregierung zur Einhaltung des Zeitplans über eine Aussage zur Zulassbarkeit der Drohne „MQ-4C Triton“ mitteilen, die für das dritte Quartal 2015 angekündigt war, zunächst auf Februar 2016 verschoben wurde und nun für November 2016 erwartet wird (Bundestagsdrucksachen 18/3663, 18/5538 und 18/6978)?
26. Welche „Unterstützungsleistungen“ wurden eingebunden, um eine „Aussage zur Zulassbarkeit des MQ-4C Triton“ treffen zu können und deren „Bereitstellung und Lieferleistung den Zeitplan maßgeblich bestimmen“?

27. Welche Behörden, Unternehmen, Institute oder sonstigen Einrichtungen wurden hierfür mit welchen Maßnahmen oder Leistungen beauftragt, wann sollen diese vorliegen, und welche Kosten entstehen hierfür?
28. Wie könnte ein „Vorgehen für eine mögliche dauerhafte Zusammenarbeit" mit der Zulassungsstelle der US Navy aus Sicht der Bundesregierung ausgestaltet werden, und inwiefern ist diese Zusammenarbeit inzwischen vereinfacht worden (Bundestagsdrucksache 18/6978)?
29. Inwiefern ist auch die Bundesregierung der Ansicht, dass das deutsche Zulassungsverfahren der „MQ-4C Triton" von NATO-Manövern profitieren könnte, in denen Drohnen auf Basis des Typs „Global Hawk" (Q-4) bereits mehrmals in europäischen Lufträumen unterwegs waren (Flightglobal vom 26. Februar 2016, Bundestagsrucksache 18/6978)?
30. Inwiefern ist das anlässlich des NATO-Manövers Unified Vision für die „anlassbezogene Nutzung" des deutschen Luftraums durch die US-Drohnen „Global Hawk" von der Bundeswehr entwickelte betriebliche Verfahren aus Sicht der Bundesregierung auch auf das deutsche Zulassungsverfahren der „MQ-4C Triton" übertragbar, bzw. inwiefern könnten entsprechende Erkenntnisse hierfür genutzt werden?
31. Inwiefern sind die im Rahmen der European Reassurance Initiative genehmigten Flüge von US-Drohnen des Typs „Global Hawk" in deutschen Lufträumen aus Sicht der Bundesregierung auch auf das deutsche Zulassungsverfahren der „MQ-4C Triton" übertragbar, bzw. inwiefern könnten entsprechende Erkenntnisse hierfür genutzt werden?
32. Sofern die Bundesregierung weiterhin erst „nach Vorlage detaillierter Informationen (Flugprofil, Flugstrecke und Flugverfahren)" bewerten kann, ob diese Verfahren oder Teile davon auf Zulassungsverfahren anderer unbemannter Luftfahrzeuge übertragbar sind (Bundestagsdrucksache 18/5538), wann wird sie über entsprechende Kenntnisse der NATO-Drohnen des Typs „Global Hawk" oder der „MQ-4C Triton" verfügen?

Berlin, den 9. März 2016

**Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion**

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333